11e Année ø N° 489 — 50 Centimes — 1er Février 1908 ø Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro :

Le Match Gaucher = Moreau

Le Cross International

UN SAUT DU CHAMPION DE FRANCE DE BOXE

Marc Gaucher, champion de France de boxe, toutes caté=gories, saute à saute=mouton par=dessus Sam Mac Vea.

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je Sais tout ◦ Fermes et Châteaux ◦ Femina
Musica ◦ L'Art et les Artistes ◦ ◦ ◦ ◦
90, Av. des Champs-Elysées et 9, Av. de l'Opéra

Abonnements :
Paris et Départements .. .. 24 *francs*
Étranger .. .. 28 *francs*
Changements d'adresse 0 fr. 75

L'abonnement d'un an (24 fr.) donne droit à 52 numéros, aux numéros spéciaux et à des primes et avantages dont on trouvera la liste dans les pages de garde.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ED. PINAUD

18, PLACE VENDÔME
PARIS

GENET D'OR — PARFUM ULTRA-PERSISTANT
PARFUM LA CORRIDA
VIOLETTE — BRISE EMBAUMÉE

CYCLES & MOTOCYCLES
de toutes Marques
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
à L'INTERMÉDIAIRE 17, R. MONSIGNY PARIS
(CATALOGUE FRANCO)

LE THÉ MEXICAIN DU Dr JAWAS POUR MAIGRIR

SEUL REMÈDE VÉGÉTAL
POUR MAIGRIR
SANS NUIRE à la SANTE

L'Obésité altère la santé, détruit la beauté, et vieillit avant l'âge; pour rester jeune et mince, réduire les hanches et le ventre, effacer le double menton et amincir la taille, prenez deux à trois tasses par jour du
Thé Mexicain du Dr Jawas
et vous maigrirez sûrement, sans aucun danger et sans régime. Rajeunit les traits et **empêche de grossir.**
SUCCÈS UNIVERSEL. *Se méfier des Contrefaçons.*
Prix de la boite : 5 francs ; les six boites : 28 francs.
Phie Vivienne, 16, rue Vivienne, Paris et toutes Pharmacies.

UN PRODIGIEUX RECORD...

FAIRE 315 Kilos avec 20 Kilos
DONNER 126 Frs pour 24 Frs

Demander Notice V

P. M.
HALTÈRES AUTOMATIQUES P. M. 11, rue Le Peletier, Paris

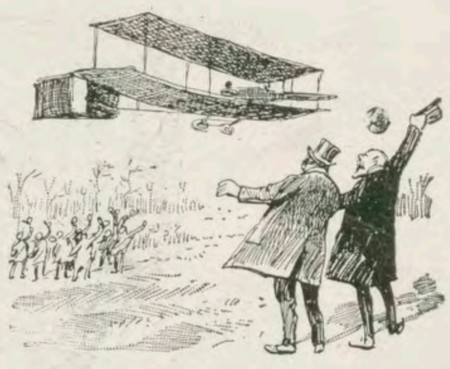
POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco.
EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle
Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanchees sans attaquer l'émail. — Pharmacien CHARLARD, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS

AGENCE GÉNÉRALE
d'Aviation & d'Aérostation
A. FONTAINE
ET Cie
77, Avenue de la Grande-Armée
PARIS Tél. 672.02 PARIS
Traitent toutes les opérations
se rattachant à l'aéronautisme
CONCESSIONNAIRES
des Grandes Marques d'Automobiles
Maison de Confiance

La Semaine Comique, par Henriot

— Ce n'est qu'une peau d'orange, et vous vous plaignez ? C'est pourtant moins dangereux de glisser sur le trottoir que sur la glace !

NEW-YORK-PARIS
— Les glaces de l'Alaska sont plus solides que celles du bois de Boulogne : la glace a onze mètres de profondeur, nous pouvons faire notre cuisine dessus

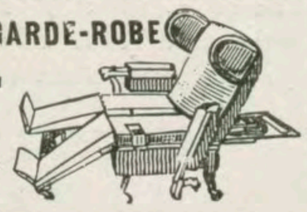


— L'air a mis du temps à se laisser prendre, mais je crois que cette fois Farman l'a définitivement conquis.

— T'es usé, mon bon... plus de nerfs, plus de biceps...
— Rien ne dure ici bas, hélas...
— Je te demande pardon : regarde les pneus Gaulois, ils sont inusables!

NOUVEAU BANDAGE
Accepté à la Société de Chirurgie de Paris.
Le *seul* recommandé par tous les médecins et chirurgiens. Cet appareil en forme d'arbalète est *invisible* sur le corps, supprime le ressort du *dos* et le *sous-cuisse*. Le malade peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne. Par sa pression constante, il fait disparaître la hernie et mène à la guérison. Méfiez vous des contrefaçons et n'achetez pas de bandage sans vous en faire *garantir la contention*. Envoi du catalogue. MEYRIGNAC, fabricant, **229**, Rue Saint-Honoré, Paris.

AUTOMOTEUR avec **GARDE-ROBE**
Bouchon se retirant sous le siège
DUPONT
Fabricant breveté s. g. d. g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
PARIS, 10, Rue Hautefeuille
LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES
Envoi fco Catalogue



Officiers Ministériels

Vente au Palais, à Paris, le 8 février 1908
GRANDE PROPRIÉTÉ A PARIS
avenue du Bois de Boulogne, 43 et 45, angle de la rue de la Pompe. Contenance 2.150 mètres environ. Revenu brut : 177.500 francs environ. Mise à prix : 2.200.000 francs. S'adresser à Mes MOREAU, CORTOT, TRAVERS, DÉGLISE et LESTIBOUDOIS, avoués à Paris; Mes MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS et MOREAU, notaires à Paris.

Orfèvrerie "CHRISTOFLE"
Une Seule et Unique Qualité
La Meilleure
Afin de l'obtenir **EXIGEZ** cette Marque
et le Nom **"CHRISTOFLE"** sur chaque pièce.

Photographie FEMINA **BON** de réduction de 5% sur les tarifs
Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise
Les abonnés ont droit à 10 0/0
(Sur Présentation de leur quittance d'abonnement.)

ALBION
LA REINE DES MARQUES
Pour Voiturettes
Motocylcettes
Bicyclettes
4 et 6, boulevard Bourdon.
NEUILLY-SUR-SEINE

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours de vos dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE**, **1, Rue de Châteaudun, Paris,** contre mandat-poste de
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— Avoir soin de bien spécifier : ***Thyroïdine Bouty.***

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
D'une pureté absolue
GUÉRISON RADICALE
et rapide des écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe et les injections.
113, fg. St-Honoré, PARIS et toutes Pharmacies

Le SIROP PHÉNIQUÉ de VIAL
combat les microbes ou germes de maladies de poitrine, réussit merveilleusement dans les *Toux, Rhumes, Catarrhes, Bronchites, Grippe, Enrouements, Influenza.*
VIAL, 1, rue Bourdaloue, PARIS et toutes Pharmacies

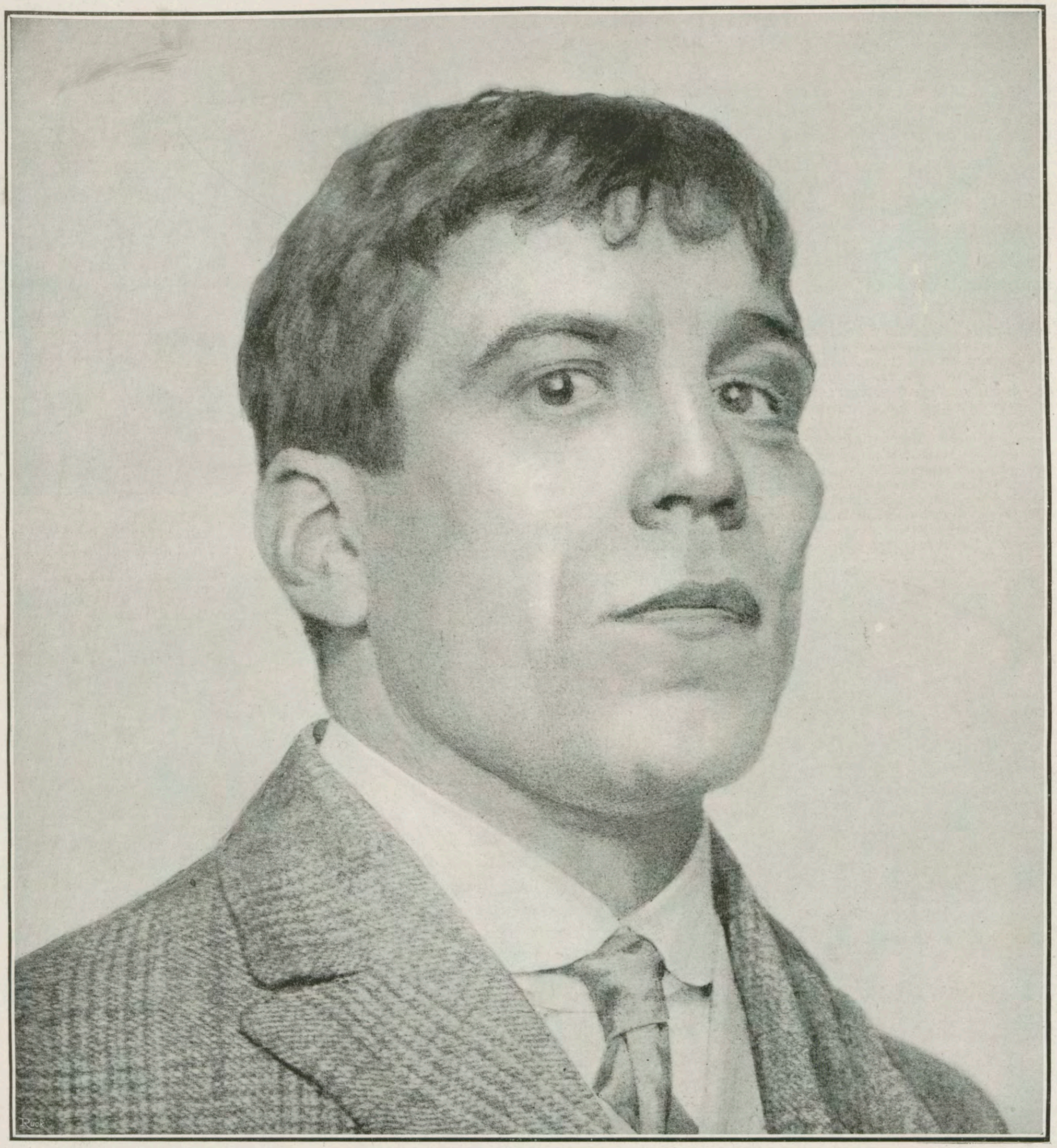
BANQUE AUTOMOBILE
47, Boulevard Haussmann, PARIS
TOUTES MARQUES D'AUTOMOBILES PAYABLES AU GRÉ DU CLIENT
DEMANDEZ FRANCO "AUTO-GUIDE"

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements — 24 fr.
Etranger — 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

1er Février 1908 ✖ N° 489
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS ✆ Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne — 2 fr.
La Page — 600 fr.
Encartage — 750 fr.



(Plaque Lumière.)

PHOTOGRAPHIE DE GAUCHER PRISE AUSSITOT APRÈS SON MATCH CONTRE MOREAU

Quel que soit l'avis des juges suppléants, le résultat du match Gaucher-Moreau n'en reste pas moins celui qui fut proclamé aussitôt après le dixième round, et on peut avec tous les sportsmen considérer Gaucher comme vainqueur. Cette photographie a été prise aussitôt après le combat. Nous aurions voulu avoir également un cliché de la tête de Moreau, mais le courageux athlète était trop déprimé et hors d'état de poser; il eût été inhumain d'insister. Voir p. 69, le seul cliché qui ait pu être pris pendant le match, et dont l'auteur est notre photographe Simons.

LE TOUR DE LA TERRE EN AUTOMOBILE

Par GEORGES DUPUY

Les concurrents partent trop tard ✍ Un tour du monde où le paquebot joue l'un des meilleurs rôles ✍ Les routes du nord américain ✍ ✍ ✍

Sur l'initiative hardie d'un grand journal du matin, quelques intrépides Français vont tenter une aventure dont je persiste à ne pas bien voir encore l'issue glorieuse, parce qu'elle est impraticable ; du moins, telle que le *Matin* l'a conçue et tracée.

Il s'agit, comme on sait, de se rendre en automobi e de New-York à Paris. Pour cela, les concurrents traverseront l'Atlantique sur un paquebot français, prendront la route, dès leur débarquement à New-York, pour atteindre l'ouest américain et les côtés du Pacifique, en passant par Chicago. De Seattle, dans l'Etat de Washington, les concurrents prendront à nouveau un steamer qui les conduira à Valdez, en Alaska, en suivant la route intérieure des îles. On se rappelle qu'à l'origine, les organisateurs avaient annoncé que la randonnée terrestre des moteurs se poursuivrait, bravant ravins et collines, jusqu'au détroit de Behring. Quelques avis autorisés du ministère des Travaux publics canadien modifièrent alors le plan primitif. Cette route par eau, de Seattle à Valdez-Alaska évite plus de quatre mille kilomètres dans une contrée chaotique, couverte de neige, de glaciers et de cataractes gelées, l'hiver, de marécages, de rochers, et de végétation rampante durant le court été. De

L'Alaska en été

Un ruisseau aurifère en Alaska, l'été. Sur la rive, on remarque des prospecteurs au travail. Les concurrents de New-York-Paris ne trouveront pas, à leur passage, ces régions aussi ensoleillées.

Une route dans l'Etat de Washington.

Cette route de l'Etat de Washington est telle que la rencontreront les concurrents de New-York-Paris. Les chemins sont tracés, mais la neige et la glace handicaperont fort les intrépides chauffeurs.

Valdez, au sud de l'Alaska, les concurrents doivent emprunter la route des traîneaux jusqu'à la Tanana River et les Champs d'Or de Fairbanks-Chenoa, évitant ainsi le Klondike.

Cette route, également connue sous le nom de « Copper River Trail », fut battue par plusieurs « factors » et leurs escortes, qui se rendirent aux champs de cuivre et d'or de l'Alaska central, dès 1901. Deux ans après, le gouvernement américain fit construire un « wagon road » reliant Valdez — un humble et triste petit port des mers froides — à Chenoa et Fairbank, deux camps — d'aucuns disent « villes » — situés sur la rivière Tanana, dont le bassin s'est révélé depuis quatre ans d'une richesse aurifère inouie.

Le Valdez « Wagon road », long de 500 milles environ, n'en est pas moins une horrible fondrière, et son nom de « road » n'est en aucune façon justifié. Il n'est ce qu'on est convenu d'appeler praticable que l'hiver, car, durant les trois mois du dégel, sa ligne disparaît dans les marécages, les trous et les lacs de boue.

Cette passe, cependant, traverse le plus merveilleux pays qui soit : lacs tranquilles gelés à blocs, et dont les surfaces prennent, sous le soleil, des reflets de satin; montagnes entières de minerai de cuivre, forêts de pins hantées du Moose et du Caribou, roches volcaniques, ravins, précipices.

Je doute que sur ce genre de terrain, les voitures, même munies de patins à l'avant, puissent se sortir d'affaire.

Du district de la Tanana, les touristes se rendront sur le Yukon, gelé, jusqu'à Saint-Michaël.

De là ils traverseront en bateau la mer de Behring, et, après avoir longé les îles Diomède, qui semblent flotter comme deux grosses bouées noires, au milieu du détroit, ils débarqueront, parmi les banquises de la côte, sur la terre de Sibérie, où, paraît-il, un chemin excellent les attend pour les conduire à Yakoust, la Lena, le lac Baïkal, Irkoust, Tomsk, Omsk, Samara sur la Volga, Moscou, Varsovie, Berlin et Paris.

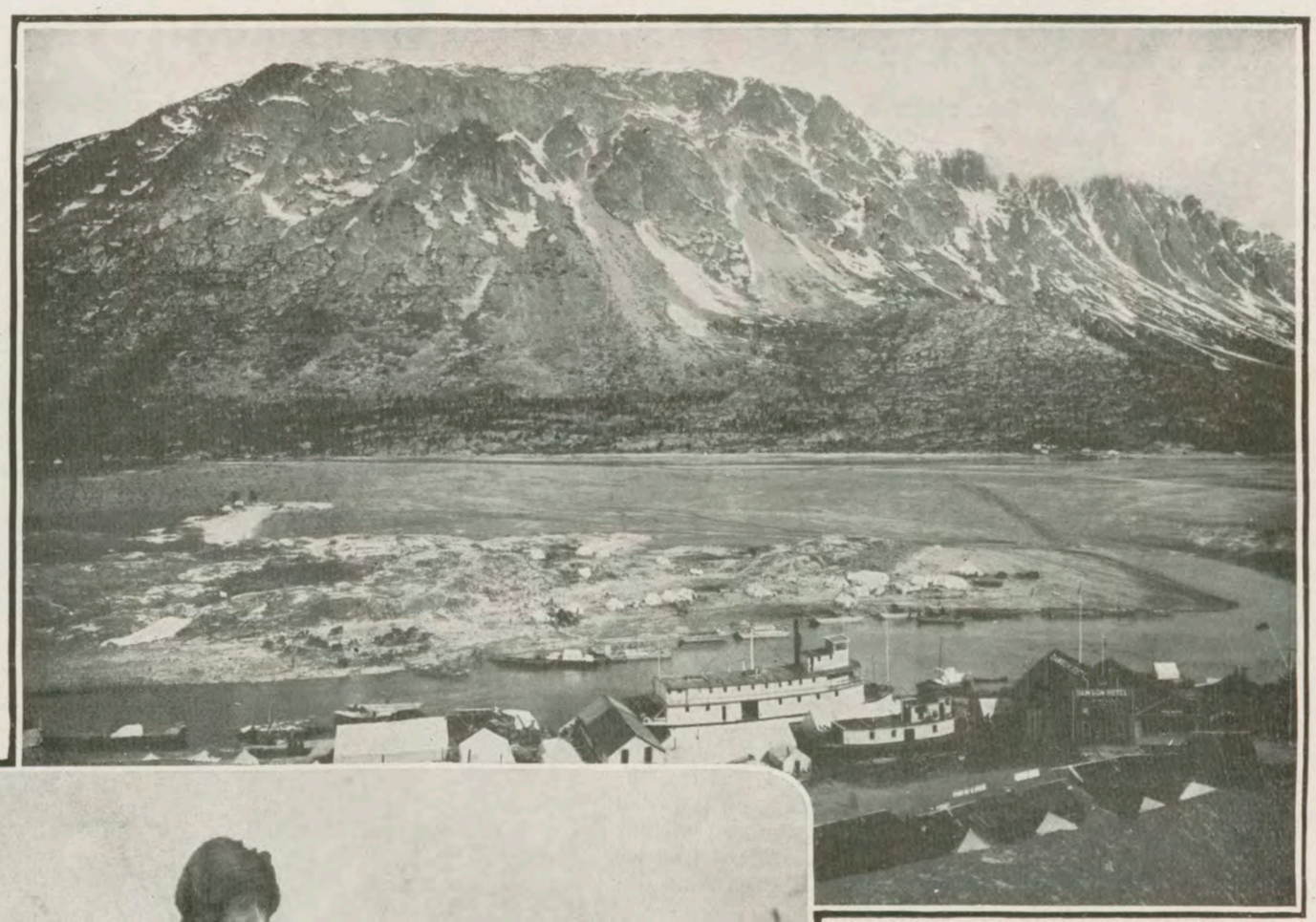
J'ai parcouru à loisir, durant deux hivers et deux étés, toute la région du nord américain, y compris l'Océan Arctique, l'Alaska, la vallée du Grand Yukon, et le Canada. J'ai eu, de plus, l'occasion, au prix d'efforts et de difficultés considérables, de parcourir environ 3.000 kilomètres en automobile aux Etats-Unis. Il m'est donc permis de déclarer — sans passion et souhaitant, au contraire, aux hardis pionniers tout le succès qu'ils méritent — que cette entreprise, d'une inouïe hardiesse, a le défaut, je crois, d'avoir été trop hâtivement conçue et de commencer trop tard dans l'année. Pour profiter de la dureté des neiges et des surfaces glacées du Nord, il aurait fallu que les concurrents quittassent la France en novembre.

Quoi qu'en puisse espérer l'optimisme des vaillants organisateurs, il faudra plus de cinq jours aux concurrents, pour se rendre de New-York à Chicago, bien que l'Empire State Express effectue cette distance de 1.000 milles, en 26 heures !

Pour couvrir la distance New-York-Seattle (6.200 kilomètres), il faudra au moins 35 jours aux concurrents. Cela les amènera à Valdez vers le 25 mars, époque à laquelle le « wagon trail », horrible et plein de trous pendant la meilleure saison, deviendra mou et terreux, sous l'influence de l'éclatant soleil qui, d'autre part, aura déjà recouvert d'une épaisse couche d'eau la glace épaisse du Yukon. Si les « New-York-Paris » atteignent Fairbanks à la mi-avril, ce qui sera magnifique, il leur faudra forcément, pour la raison que je viens d'indiquer, attendre le « cassage » du Yukon, à fin mai, pour aller à la Behring.

Mais ne soyons pas si pessimistes, surtout à l'heure du départ, en présence de ce bel et juvénile courage, de l'élan de ces conquérants qui s'en vont — pour revenir. Souhaitons-leur, au contraire, tout le bonheur et le succès qu'ils cherchent, et croyons-y avec eux.

GEORGES DUPUY.



Le Panorama River.
Le Panorama River à Chenoa City, ville par laquelle passeront les concurrents.

Les chiens d'Alaska.
Voilà les robustes chiens qui seront plus d'une fois chargés de remorquer les automobiles.

Un passage difficile.
La route de Valney et la Copper River au printemps. On constate que les automobilistes passeront sans doute de durs moments dans ces régions, où le passage sera encore plus difficile que dans les plus mauvais chemins de Pékin-Paris.

MARC GAUCHER, CHAMPION DE FRANCE

Marc Gaucher a remporté, le 25 Janvier, une victoire incontestable sur Moreau — Un combat durement mené — Deux beaux boxeurs

Au cours des premiers rounds du match Gaucher-Moreau, quelques spectateurs prétendaient que Gaucher manquait d'assurance, qu'il semblait avoir peur et que sa défensive le mènerait à une prompte défaite. Ces spectateurs ignoraient sans doute ou la boxe, ou les conditions du combat. Faire vingt rounds de trois minutes avec des gants de quatre onces est autre chose que fournir quatre reprises de deux minutes avec des gants de six onces. Cette constatation, que n'aurait point désavouée Monsieur de La Palisse est pourtant nécessaire. Gaucher a conduit le match comme il devait l'être, ne se laissant pas emporter, attendant le moment précis pour attaquer. Il convient d'admirer la performance de Moreau, qui s'est montré combattant de première force, scientifique, encaisseur, doué d'une énergie à toute épreuve. Et soyez convaincu que lorsqu'il a abandonné, il était mort et que personne au monde n'aurait tenu aussi longtemps, dans l'état où l'avait mis Gaucher. Gloire au vaincu!

Mais si nous décernons sans réserve nos louanges à Moreau, que sera-ce pour Gaucher? Il est impossible de se faire une idée de la maëstria avec laquelle il a combattu. Se contentant de fatiguer son adversaire dans les premiers rounds, il ne cherchait que les coups d'arrêt et les rentrées quand Moreau se découvrait.

Vers la cinquième reprise, sentant qu'il était beaucoup plus frais, il mena la danse... une danse macabre. Et Moreau résistait toujours, se ressaisissant souvent, même, pour asséner de terribles coups encaissés stoïquement. Mais les forces humaines ont une limite et, après le dixième round, Moreau ne put se relever de sa chaise et dut abandonner, laissant la victoire à son adversaire, qui avait encore les forces sinon nécessaires, tout au moins suffisantes pour aller jusqu'au vingtième round.

C'est alors que Chabrier déclara Gaucher vainqueur, comme c'était son devoir, et c'est ainsi que le match aurait dû se terminer. Mais à ce moment on vit s'agiter deux messieurs, tels des polichinelles sortant d'une boîte. C'étaient les juges suppléants : MM. Sullivan et Léon Legrand. Comment, Léon Legrand? De quel droit? Puisqu'une violente polémique de presse venait de le mettre aux prises avec Gaucher, il aurait dû se récuser de lui-même, au lieu d'offrir ses lumières, car il était juge et partie. Tous deux réclamèrent la disqualification de Gaucher, qui avait frappé après le « time » de la fin du round. Mais, dans le charivari indescriptible, le champion de France n'avait point entendu, de même que la majorité du public. Enfin, ces messieurs semblaient en vouloir beaucoup à Gaucher de ce qu'il ait osé triompher, et ils sont les seuls de leur avis, heureusement! Comment, ils déclaraient vainqueur un homme qui ne reprenait pas le combat au signal, et qu'on était obligé d'emporter dans sa loge, après un quart d'heure de soins? On était dans un cirque, c'est ce qui excuse cet intermède sinistrement comique.

J. MORTANE.

L'entraînement de Gaucher.

De gauche à droite : Sam Mac Vea, Kid Davies, Marc Gaucher et Charlie Williams s'entraînent à la marche.

L'automobile des champions.

Les quatre boxeurs, leur médecin et leur soigneur reviennent dans l'automobile de M.E.Leroy, après le travail effectué au Bois.

Punching-ball sylvestre.

On ne peut pas toujours avoir un punching-ball avec soi, mais les poings de nos boxeurs ont bientôt fait d'en découvrir un.

LE MATCH MARC GAUCHER - MOREAU

Gaucher.

LE TRIOMPHE DE GAUCHER

Moreau.

Le match Gaucher-Moreau a tenu tout ce qu'il promettait. Marc Gaucher s'est rendu maître de Moreau en dix rounds et a remporté ainsi le titre de champion de France toutes catégories. Comme le fait s'était déjà produit pour le match Sam Mac Vea-Scales, nous sommes les seuls à avoir réussi à prendre un cliché de cette soirée mémorable. On aperçoit au centre du ring Gaucher levant le bras en l'air. Dans le coin à gauche le courageux Moreau reçoit les soins empressés de ses seconds. A gauche et à droite, nous donnons des schémas publiés par les Sports, *montrant les coups reçus par les deux pugilistes. Ces documents sont d'ailleurs plus amusants qu'exacts, mais ils intéresseront certainement nos lecteurs.*

LE GRAND PRIX DES VOITURETTES DE 1908

Par H. PETIT

L'Automobile-Club de France a décidé d'organiser, cette année, un Grand Prix des Voiturettes ✍ Le quatre-cylindres est avantagé par le règlement ✍ Les voiturettes feront au moins du quatre-vingts à l'heure ✍

GRANDE et bonne nouvelle : nous aurons, cette année, une grande épreuve internationale pour les voiturettes, épreuve organisée par le club officiel de l'Automobile.

Eh bien oui, dira-t-on. Mais n'avons-nous pas déjà la Coupe de l'*Auto* ? Alors, pourquoi cet enthousiasme ?

Cet enthousiasme, ô bonnes gens, provient simplement de ce que l'organisation de cette épreuve par l'Automobile Club consacre l'orientation nouvelle de la construction automobile, et cela est remarquable.

On a dit bien des choses sur la crise actuelle de l'automobile : on a dit que l'industrie de la grosse voiture était morte, et on a démontré par a + b que tous les gens capables d'acheter des voitures de luxe étaient pourvus maintenant, et que, par conséquent, seuls les véhicules utilitaires trouveraient des acquéreurs.

Au milieu de beaucoup d'exagération, les colporteurs de ces bruits disent un peu de vérité. Il ne faut pas dire: la grosse voiture a vécu, mais bien : l'ère de la grosse voiture seule est finie.

Vous souvient-il encore des premiers temps de la bicyclette ? A l'époque où une machine coûtait huit cents francs, les snobs seuls s'en servaient. Les messieurs chics du temps enfourchaient leur « vélocipède » et allaient faire un tour au Bois, comme ils y seraient allés à cheval, tant pour se promener que pour se montrer et échanger des potins. Plus tard, on s'aperçut que la bicyclette était un merveilleux instrument de promenade et de tourisme : et les ouvriers ou les cultivateurs suivaient d'un œil à la fois envieux et ironique les beaux messieurs et les belles madames qui parcouraient ainsi nos grandes routes. Puis, peu à peu, les prix baissèrent, les premières machines démocratiques virent le jour, encore accueillies avec une certaine défiance par les travailleurs à qui elles étaient destinées. Enfin, quelques années plus tard, tout le monde pédalait, non seulement par distraction, mais la bicyclette était devenue un instrument de première nécessité, et, par conséquent, se voyait abandonnée de la classe riche, qui entrevoyait déjà l'automobile.

Une époque de transition Eh bien, la période actuelle nous offre un exemple d'une transition économique comparable à celle que nous venons de retracer. La crise automobile prend de plus grandes proportions, pour deux raisons :

D'abord, un châssis coûte plus à construire qu'une bicyclette, et le fabricant, obligé, pour travailler économiquement, de fabriquer par grandes séries, est obligé de faire des avances de fonds considérables.

Et puis, les châssis fabriqués coûtant autrement cher d'achat et d'entretien qu'une modeste bécane, l'acquéreur se fait rare. Donc, l'offre surpasse la demande. Comment faire ? Offrir autre chose, tout simplement.

Etablissez un véhicule pratique et bon marché, que tout le monde puisse acheter et conduire, qui rende exactement les services que l'on demande à un cheval, vous aurez des clients, et des clients qui ne vous manqueront jamais, parce que la voiturette sera pour eux un instrument de travail. Est-ce à dire qu'on ne vendra plus de grosses voitures ?

Ce n'est pas du tout notre avis. La clientèle de la grosse voiture sera plus restreinte, c'est entendu, mais elle existera toujours. Montrez-lui des choses nouvelles, comme vous avez fait jusqu'à ces dernières années, et les vieux modèles seront vite laissés de côté pour les nouveaux. Je n'en veux pour exemple que la vogue actuelle du six-cylindres ; si, cependant, il est un moteur de luxe, c'est bien celui-là, et tous les chauffeurs de quarante-chevaux cherchent à se débarrasser de leurs quatre-cylindres, qui ont goûté une fois aux charmes de la voiture parfaite qu'est la six-cylindres.

Nous voilà bien loin, semble-t-il, du Grand Prix des voiturettes ? Nous y touchons, au contraire. L'Automobile Club, en instituant cette épreuve, a voulu montrer la voie au fabricant, et encore plus montrer au public de quoi sont capables les véhicules légers et ce qu'ils sont.

Le Règlement Le règlement qui a été établi répond-il complètement à ce but ? C'est ce que nous allons examiner.

C'est une course de vitesse qui sera l'épreuve ; rien à dire à cela. La Coupe de l'*Auto* a surabondamment démontré que les voiturettes construites par nos usines sont capables de résister à une épreuve d'endurance. Si on veut les classer, il faut les mettre sur ce terrible banc d'essai qu'est la route et les faire tourner à pleine charge, c'est-à-dire à toute vitesse. Du reste, au point de vue sportif, la course de vitesse seule intéresse le public : l'émulation de la lutte, les grandes vitesses atteintes, au besoin les accidents possibles font se presser autour du circuit une foule compacte et intéressée. Donc, un bon point pour la course de vitesse.

Reste la détermination des voitures qui y prendront part.

Le règlement dit, là-dessus, ce qui suit :

« Toutes les voiturettes prenant part à la course devront avoir un moteur comportant les dimensions suivantes :

1°	Pour un monocylindre....	100 mm.	d'alésage
2°	— deux	78 —	—
3°	— trois	68 —	—
4°	— quatre	62 —	—

« ... Les véhicules en ordre de marche, sans eau, sans essence, sans outillage, sans pièces ou pneumatiques de rechange, devront peser, quel que soit le nombre de cylindres, six cents kilos...

« ... La distance à parcourir sera de 350 à 500 kilomètres. »

Donc, limitation de l'alésage.

Il semble que, pour des voitures qui doivent avoir un rendement économique qui seul fait leur valeur, on eût pu choisir autrement, par exemple, décider que :

Les voiturettes devont être d'un type de série d'un prix inférieur à..... et consommer au maximum..... litres d'essence ou..... litres d'alcool aux cent kilomètres.

Ces limites auraient intéressé davantage le client possible, pour qui la question porte-monnaie prime la question mécanique. Enfin, le règlement est établi, il n'y a qu'à s'y soumettre... et tâcher de voir ce que seront les voiturettes qui prendront part à la course.

Nous remarquons d'abord, avec une satisfaction que nous ne saurions trop faire éclater, que les monocylindres ne sont pas trop avantagés, comme on aurait pu le craindre avec un classement à l'alésage.

Les surfaces totales de piston sont, en effet :

Pour le monocylindre	78 cm².	50
—	deux	95 —	46
—	trois	108 —	90
—	quatre	120 —	68

Elles croissent donc sensiblement avec le nombre des cylindres.

On semble avoir pris, comme formule donnant la puissance du moteur :

$P = K n D^3$ (*n* étant le nombre de cylindres).

En effet, les troisièmes puissances des alésages multipliées par le nombre de cylindres sont sensiblement égales, soit :

Pour le monocylindre :	1	000 000
— deux	949	104
— trois	943	296
— quatre	953	312

Chiffres, on le voit, se rapprochant suffisamment les uns des autres.

La puissance des moteurs Quelle va être la puissance des moteurs construits suivant ces données ? Grave question, à laquelle l'expérience seule peut répondre exactement. Evidemment, chaque constructeur s'ingéniera à calculer les dimensions qui donneront le moteur le plus puissant.

On va faire croître la vitesse linéaire du piston jusqu'à la limite acceptable. Quelle est cette limite ?

Tout dernièrement encore, on pensait qu'on ne devait pas dépasser 5 mètres à la seconde : Ces 5 mètres ont été laissés bien loin. Les pistons des moteurs actuels se déplacent couramment à 6 mètres à la seconde, et, pour les voitures et surtout les voiturettes de course, atteindront au moins 7 mètres. Prenons ce chiffre pour fixer les idées (1).

Supposons encore que le rapport de la course à l'alésage sera 1,5 (l'*Auto* cite un moteur construit pour la course où ce rapport atteint 1,8). Nous pouvons dresser le tableau suivant :

TYPE	DIMENSIONS	NOMBRE de tours à la minute	CYLINDRÉE cmc.	CYLINDRÉE seconde litres	CALORIES dégagés	RENDEMENT	PUISSANCE chx.
Monocylindre . . .	100 × 150	1.400	1.180	13.8	9.313	0.30	15.81
Deux cylindres . .	78 × 117	1.800	1.120	16.8	11.34	0.28	17.97
Trois — . .	68 × 102	2.050	1.110	18.9	12.75	0.26	18.76
Quatre — . .	62 × 91	2.300	1.110	21.0	14.17	0.25	20.05

A ceux qui trouveraient trop élevés les chiffres figurant dans la colonne Rendement, nous citerons l'article signé Faroux dans l'*Auto* du 21 janvier, où il est question d'un moteur monocylindrique de 100 d'alésage et 180 de course, donnant au frein une puissance de 18 chevaux.

D'après le tableau qui précède, on voit que le quatre-cylindres est avantagé, au point de vue puissance. Au point de vue mécanique, il y a lieu de s'en réjouir, mais au point de vue économique, la note change : le quatre-cylindres coûtera plus cher d'achat, puisqu'il est plus compliqué, et de nourriture, puisque son rendement thermique est moins élevé.

Les vitesses à atteindre Et avec ces moteurs, quelles vitesses atteindra-t-on ? Il est bien difficile de le calculer.

Quand on dépasse les 10 mètres à la seconde, la résistance de l'air devient prépondérante parmi les causes retardatrices. Mais la loi de sa variation suivant la vitesse est encore mal connue. Les uns disent qu'elle est proportionnelle au carré de la vitesse, d'autres au cube. Nous ne serons fixées que quand des expériences concluantes auront été faites : on a déjà commencé à Brooklands, mais les résultats ne sont pas encore suffisants.

Nous ne pouvons donc opérer que par comparaison : rappelons-nous qu'en septembre dernier, Sizaire fit du 75 à l'heure avec un monocylindre de 100 d'alésage. On atteindra sans doute le 80, si le temps est beau.

Remarquons, en finissant, le prix exorbitant de la vitesse. Avec 100 d'alésage et un cylindre, on fait du 75, et avec quatre-cylindres de 100, on ne fait guère plus, du 95 ou 100, peut-être. Oui, la vitesse coûte cher. Aussi la voiturette, qui s'en moque, est à la portée des bourses moyennes. Souhaitons donc bonne chance à la nouvelle épreuve, et attendons avec confiance les résultats.

H. PETIT.

(1) Remarquons en passant, comme l'indique M. Poincet, dans la *Technique automobile*, que la vitesse moyenne est généralement seule considérée, cependant que la vitesse vraie maximum la dépasse d'environ la moitié.

(Clichés de notre envoyé spécial.)

LE TIR AUX PIGEONS A MONTE-CARLO

Le tir aux pigeons bat son plein à Monte-Carlo, en ce moment. Le lot des tireurs est excellent et de belles luttes s'y engagent

CHAQUE année, à cette époque, tous les meilleurs tireurs aux pigeons se donnent rendez-vous à Monte-Carlo pour y disputer de nombreuses épreuves dotées de prix très importants. En ce moment, il n'est pas un champion qui n'ait tenu à aller y défendre sa chance. Parmi les sportsmen les plus en vue, on peut citer le fameux Roberts, le premier fusil du monde, le Russe Mazourine, le député grec Corapano, le Français d'Avricourt, l'Américain Kirkland, M. Talée, M. Laurentz fils, le comte Lazzara, etc... Près de deux cents tireurs de toutes nations composent le lot des concurrents. Et rien n'est plus curieux et plus pittoresque que de voir tous ces tireurs. On ne saurait croire combien la tenue joue un grand rôle chez eux.

Il n'y en a pas deux qui portent la même coiffure. Toutes les formes et couleurs de casquettes et chapeaux sont représentées, hormis le haut de forme, mais ne désespérons pas: qu'un jour, par plaisanterie, un champion prétende avoir toujours accompli de merveilleuses performances avec un huit reflets, le lendemain on assistera à un défilé de tireurs tous coiffés d'un couvre-chef de cette espèce.

Ce fétichisme me rappelle la manière dont s'habillait Stone, le motocycliste qui accomplissait aux Folies-Bergère, l'année dernière, le *Globe of life*. Cet acrobate portait sous son smoking dernière mode et sous son pantalon de soie, une vieille chemise déchiquetée, en lambeaux, et un antique pantalon qui n'avait plus figure... pantalonesque. C'étaient la culotte et la chemise qu'il avait le jour de ses débuts, et depuis, jamais il n'avait voulu les quitter. Deux fois seulement, il avait négligé de les mettre, et ces deux fois-là il était tombé. Comme quoi les fétiches ont peut-être, au fond, une autre raison d'être qu'une simple coincidence.

Il est évident que pour Stone, il s'agissait surtout de l'instinct de la conservation, mais les tireurs aux pigeons attachent autant d'intérêt au gain d'un prix que cet acrobate à son existence ; c'est pourquoi on ne peut leur en vouloir de leur trop grande confiance en certains objets. Aussi bien, on ne pourrait que les féliciter de leur modestie : il est beau, de leur part, de rapporter le bénéfice d'une victoire à une casquette ou à un chapeau plutôt qu'à leur valeur personnelle.

J. R.

M. Corapano.
M. Corapano, député de Grèce, s'entraîne très sérieusement à Monte-Carlo.

M. Laurentz, fils.
M. Laurentz fils, l'un des lauréats de Monte-Carlo.

M. Mazourine.
M. Mazourine, Russe, et son casque protecteur contre le soleil.

M. Roberts.
Parmi tous les sportsmen réunis à Monte-Carlo pour les prix de tir aux pigeons, se trouve M. Roberts, l'un des plus merveilleux tireurs du monde.

La Vie au Grand Air

LE CROSS-COUNTRY INTERNATIONAL

Par L. DE FLEURAC

G. Filliâtre.
Le vétéran G. Filliâtre (R.C. F.), a terminé quinzième.

Le départ.
Dès le départ, les Belges s'élançaient en tête, suivis du Racing et des Birchfield bien groupés.

L'abandon d'Underwood & Keyser, une fois de plus, gagne, mais de peu & Les

DEPUIS l'Entente cordiale, la mode est aux tracés dits anglais, où sous bois et ronciers sont remplacés par de la route, des prairies, et des bourbiers, ce qui, parfois, ne vaut guère mieux mais est plus moelleux. Les côtes seules rappellent les cross d'antan.

Le parcours du Cross International se devait de suivre cette nouvelle tendance, et, pour que tout fût bien anglais, un dégel opportun avait transformé en patinoires les allées du parc de Saint-Cloud. Tout était donc pour le mieux, et les sportsmen présents escomptaient une belle lutte entre Underwood et Keyser, mais ils avaient compté sans la guigne, qui, sous la forme d'une vieille entorse, avait mis le premier dans un état d'infériorité plus que manifeste. N'ayant pu s'entraîner, il ne voulut pas, malgré tout, déclarer forfait, et se mit en ligne déjà boiteux;

L'équipe belge.
Van Loven, Neckebroeck, Boenders, Celis et Porrekens, tous Belges, marchent de conserve.

Anglais remportent une facile victoire devant le R. C. F., les Belges derniers &

une chute et le mauvais terrain firent le reste, et le grand Anglais rentra au vestiaire avant la fin de la course.

Keyser, dans ces conditions, ne pouvait que gagner; il le fit, quoique ce ne fût pas avec cette facilité à laquelle il nous avait habitués jusqu'ici. Il eut même, un peu avant la fin, une demi-défaillance, mais la classe, malgré tout, parla, et ce fut à cinq mètres devant Robertson, le premier Anglais, qu'il passa la ligne d'arrivée.

Faut-il en conclure que nous serons toujours inférieurs à nos voisins d'Outre-Manche? Non; mais que voulez-vous: nous savons courir, mais nous n'avons pas encore ce je ne sais quoi qui donne la victoire aux Anglais. Ils ne l'ont du reste pas acquis en un jour. L. DE FLEURAC

Les dernières foulées.
Keyser arrive premier, à 5 mètres devant Robertson.

Dans la grande allée.
Millerot (17), Poulenard (19) du Racing-Club, lâchés par le premier peloton, cherchent à le rejoindre.

Dans l'allée de Marnes.
Keyser (20) et Boin (18) mènent, en compagnie de Robertson (11) et de Green (14). Keyser (R. C. F.) finira premier, Robertson (B. H.) second, Green (B.H.) troisième, Boin (R.C.F.) sixième. En haut, l'équipe des Birchfield Harriers, gagnante du Challenge.

Le peloton de tête se désagrège.
L'allure du peloton de tête commence à écœurer quelques concurrents, qui préfèrent l'observer d'un peu plus loin.

POUR MONTER EN SKIS

Par DURBAN HANSEN

Le célèbre amateur norvégien a bien voulu donner aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* quelques conseils pratiques sur la façon d'exercer le sport du ski, et poser, en même temps, avec M. Arild Nyquist, les photographies qui accompagnent l'article.

La fixation de l'attache.

Le système d'attache doit être solide et pratique. Il doit également être rapide.

La montée en arête de poisson.

On gravit les pentes en zigzags ; sur une courte distance, on peut monter en marchant les jambes écartées et en biais. c'est une façon très fatigante. (*M. Durban Hansen.*)

Il est assez difficile à un Norvégien d'expliquer comment on doit se servir du ski. Ce sport est pour lui si naturel qu'il semble que tous les enfants naissent chez nous avec des skis aux pieds. En fait, ils apprennent à skier en même temps qu'à marcher, et la plupart des skieurs seraient aussi embarrassés de vous expliquer comment ils skient qu'un Français de vous dire comment il marche.

Le ski

Le ski, tout le monde le sait, maintenant, est constitué par une planchette de bois de frêne de 8 centimètres de largeur et dont la longueur varie de 1m90 à 2m40, suivant la taille du skieur.

Le ski est fixé au pied au moyen d'un étrier qui passe sur le gros orteil. Les variétés d'attaches sont innombrables; toutes sont plus ou moins brevetées. Quel que soit le système adopté, il doit être solide et pratique. C'est la condition principale pour qu'on puisse se trouver bien sur les skis. Les mâchoires en fer entre lesquelles on introduit le bout du pied sont à recommander. La courroie arrière sera passée sur le talon, qui doit être creusé pour les retenir. Certains souliers spéciaux portent des vis ou des courroies fixées sur le talon. Ce système rend le chaussage du ski plus long et plus compliqué. Or, il faut chercher surtout un système rapide, si on veut éviter de se geler les doigts dans la haute montagne. Avoir soin de se munir de chaussures à semelles très solides et imperméables. On fabrique en Norvège des chaussures spéciales, appelées *laupars*, qui sont très recommandables.

Le pied une fois chaussé, le skieur doit pouvoir s'agenouiller sur son ski. S'il en est autrement, il risque une fracture des orteils ou du tibia, dans le cas d'une chute en avant.

La marche

Pour marcher sur le plat, il suffit de faire avancer les skis alternativement, en *glissant* sur la neige, et en faisant de longs pas, et sans jamais *lever* le pied. C'est précisément dans ce glissement que réside la grande supériorité du ski sur la raquette. Les skis doivent être maintenus parallèles et séparés par cinq centimètres.

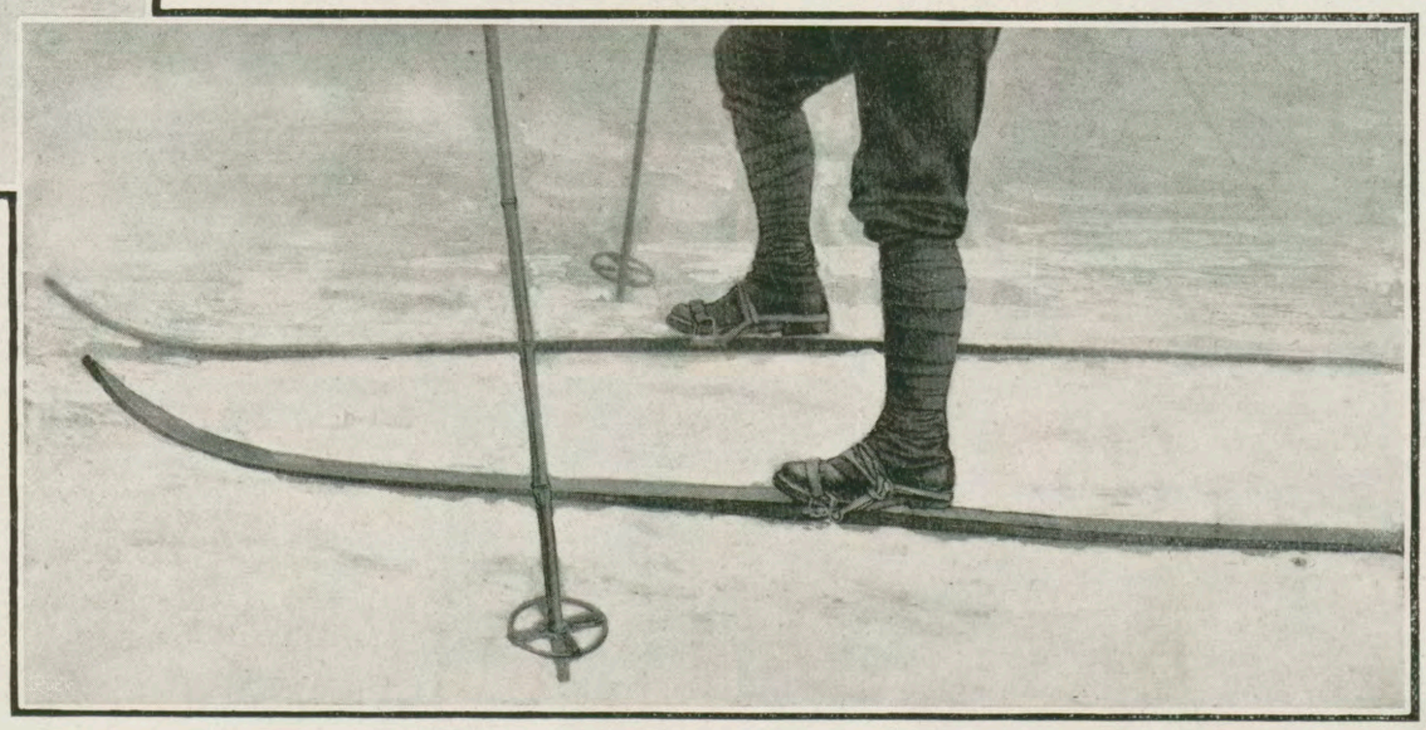
La montée sur le plat.

Faire glisser les skis alternativement sur la neige, sans lever les pieds. Se munir de deux bâtons (*M. Nyquist*).

Faut-il employer un ou deux bâtons? Cette question, très controversée, doit se trancher en faveur des deux bâtons. On obtient ainsi, aussi bien sur le plat qu'en montant, une vitesse beaucoup plus grande. Dans la descente, les deux bâtons sont réunis dans la même main, si on en a besoin pour freiner.

La montée

Se fait en zigzags le long de la montagne, avec virage brusque à l'extrémité du lacet. Si la pente est courte et étroite, on adopte la montée



La montée en escalier.

Dans une pente très raide, on peut monter en plaçant les skis en travers du sens de la pente et en levant les pieds l'un après l'autre.

Le virage de pied ferme.
Porter vivement un des skis parallèlement et de sens contraire à l'autre.

en arête de poisson qu'exécute en ouvrant les skis plus ou moins suivant la raideur de la pente et en écartant les jambes. Cette manière de marcher est fatigante et peu pratique. On peut également monter en escalier en se plaçant suivant une courbe de niveau et en soulevant les skis l'un après l'autre. Cette méthode est employée pour gravir les talus.

Le skieur devra, tout d'abord, apprendre à virer de pied ferme. Ce mouvement, un peu extraordinaire, s'effectue en levant un des skis (dans une montée, celui qui est du côté de la descente) et en le plaçant par un mouvement brusque dans une direction parallèle, mais de sens contraire, à celle de l'autre ski, en s'appuyant, sur le bâton, du côté de la montagne.

La descente Il faut commencer à s'exercer sur des pentes douces. Un des skis est placé un peu en avant de l'autre, de façon à augmenter la base de sustentation, les genoux légèrement fléchis et souples, prêts à suivre les variations du terrain. Se pencher d'autant plus en avant que la pente est plus raide. Laisser traîner les deux bâtons en arrière, de façon à pouvoir les lâcher facilement en cas de chute. Il faut éviter, dès le commencement, de s'appuyer sur le bâton en descendant. Cela devient un sport dangereux et qui n'a aucun rapport avec le ski. Ce n'est que dans les hautes montagnes, dans des pentes escarpées, que l'usage des bâtons peut être admis, mais il ne faut pas le généraliser. Les skieurs norvégiens emploient de préférence, dans ce dernier cas, la descente en chasse-neige, peu connue des skieurs français. Elle consiste à écarter la partie postérieure des skis en plaçant leurs pointes l'une contre l'autre, et à les déverser en dedans, en appuyant sur tout sur les talons.

L'élan avant le saut.
Projeter le corps en avant par un effort brusque. Se recevoir les genoux légèrement fléchis.

Le saut Le saut n'est pas, comme on serait tenté de le croire, un simple exercice d'acrobatie. On rencontre souvent dans les pays de montagne des terrains cultivés en talus. Le saut doit être un saut et non une chute du haut du talus. Il faut pour cela se donner un élan par un effort brusque du corps, en se jetant en avant. Les jambes et les skis doivent suivre le mouvement du corps. En se recevant, il faut plier légèrement les genoux pour adoucir la secousse.

Puissent ces quelques conseils servir à développer ce beau sport qui peut trouver de si magnifiques terrains d'utilisation dans les Alpes, le Jura, les Vosges et les Pyrénées.

DURBAN HANSEN

La bonne descente.
Un ski un peu en avant, les genoux fléchis, le corps penché.

La mauvaise descente.
Il faut éviter de descendre en freinant avec les bâtons, cela fait en général perdre l'équilibre.

La descente en chasse-neige.
Ce mode de descente s'emploie sur les pentes très raides. Il est peu connu des skieurs français.

LA DERNIÈRE SEMAINE DE NICE

Par RENÉ RIONDET

Manne Patagon Reître Quille Marco III

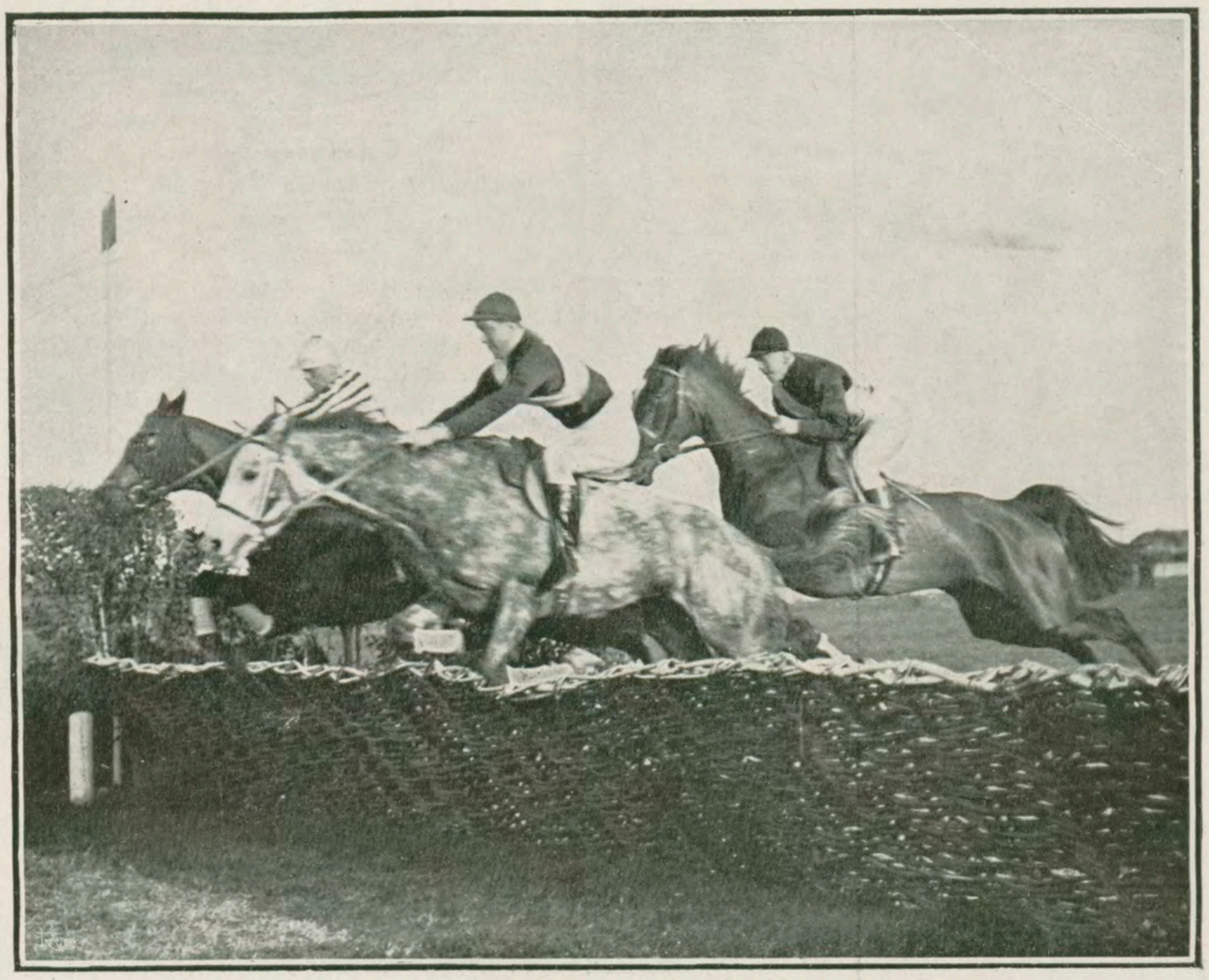
Le Prix de S. A. S. le Prince de Monaco (Haies, 3.500 mètres.)

L'écurie Liénart s'est encore adjugé cette importante épreuve. Marco III, Hidden Tears, Manne et Patagon ont formé le groupe de tête jusqu'à la haie de tribunes, où Patagon tombait et faisait perdre du terrain à Manne. Quille faisait une faute qui la mettait hors d'affaire.

Les dernières réunions ont clôturé brillamment le meeting, qui a été, cette année, particulièrement favorisé ✐ Les succès de l'écurie Liénart ✐ Le Grand Prix du Casino Municipal ✐ ✐ ✐ ✐

C'est la fin ; on ferme. Et cependant l'assistance n'avait pas l'air d'être fatiguée. Seuls, les rangs des chevaux commençaient à s'éclaircir ; certains concurrents, après avoir pris, sur la Côte d'Azur, un avant-goût du printemps, avaient rejoint leurs quartiers d'hiver dans les environs de Paris. Le plus grand nombre, cependant, est demeuré jusqu'au bout ; quelques-uns même ont continué leur tournée, en poussant jusqu'à Pau, dont les programmes annoncent, pour cette année, des réunions d'un éclat inaccoutumé. Décidément. le Midi bouge : voici le Sud-Ouest qui veut rivaliser avec le Sud-Est.

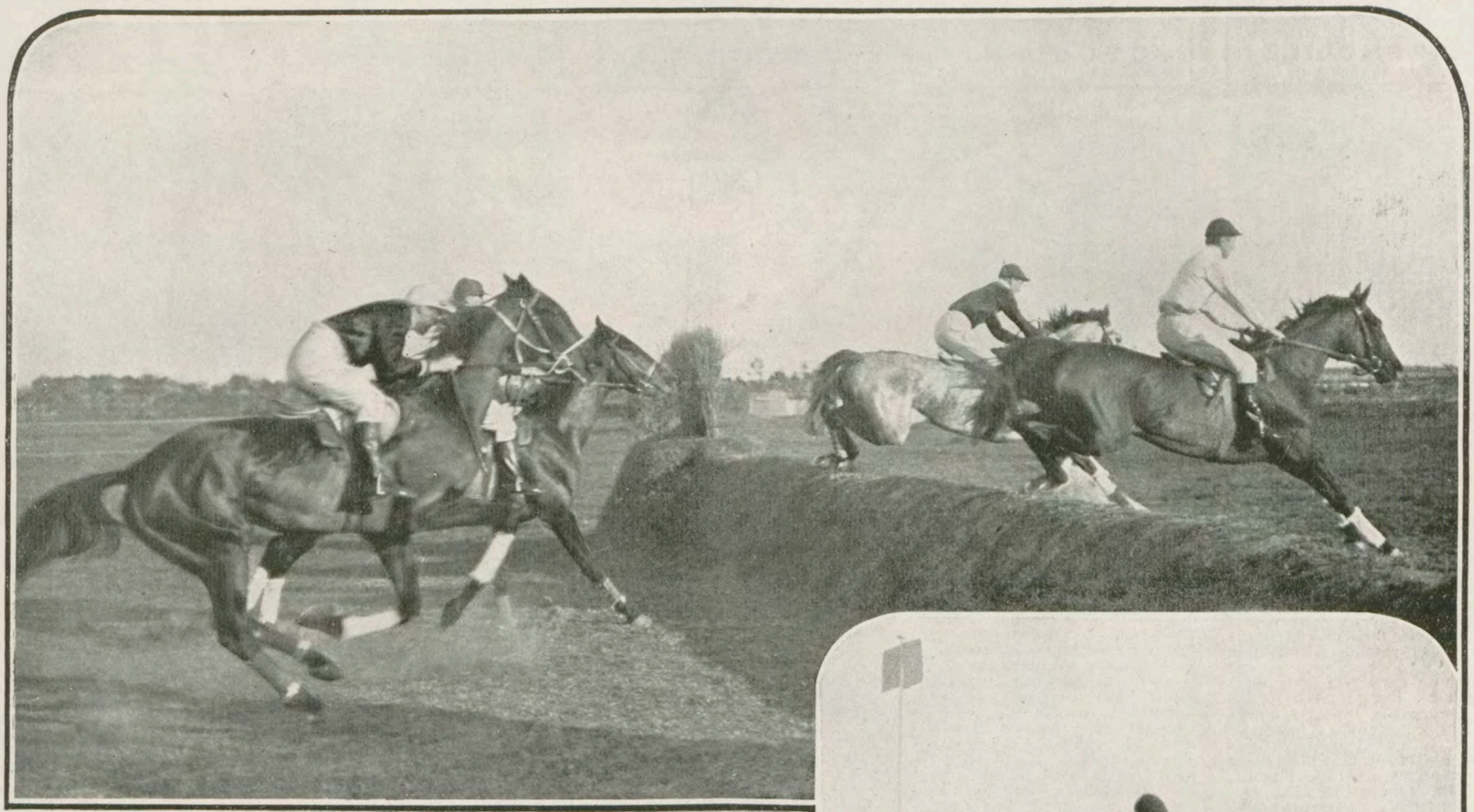
J'avoue qu'il aura fort à faire ; car, jusqu'au dernier jour, les réunions de Nice ont présenté beaucoup d'intérêt. Il ressort, en somme, des épreuves de la dernière semaine, que, comme je le disais déjà l'autre jour, le lot du Grand Prix de la Ville de Nice (steeple chase handicap de 100.000 francs) devait être moins bien composé que celui du Prix du Grand Cercle (steeple chase à poids pour âge de 30.000 francs). Parmi les concurrents du Grand Prix, Cake Walk qui s'était placée seconde, Hayashi, le Trébuchet, Montjoie et la Valeuse n'ont pas été placés dans le Prix du Grand Cercle ; je passe sous silence Roi du Monde, qui est tombé dans les deux courses ; mais Para Bellum, qui, jusqu'au moment de sa chute, s'était comportée très brillamment dans la première de ces épreuves, a échoué lamentablement, jeudi, dans le Prix du Pont-Magnan, contre Eddie, Donnarel et Roulotte. Entre parenthèses, cette journée de jeudi



Marco III Hidden Tears Reître

Le Prix de S. A. S. le Prince de Monaco.

Marco III tenait bon jusque dans le tournant de la mer, mais il fléchissait à l'entrée de la ligne droite, où la lutte s'engageait entre Reître et Hidden Tears. Celui-ci, monté par Alec Carter, l'emportait de deux longueurs.



Le saut du talus dans le Prix du Pont-Magnan. (Steeple, 3.400 m.)

Jusqu'à la boucle, Donnarel a mené le train. Là, Eddie le dépassait et dès lors ne quittait plus la première place. Grand Mistral tombait à la claie du tournant de la mer. Roulotte finissait troisième.

a été marquée par la rentrée en scène de l'écurie Liénart et d'Alec Carter ; l'un pilotant les représentants de l'autre, ils ont remporté deux victoires, l'une avec Eddie, l'autre avec Hidden Tears, le troisième du Prix de Monte-Carlo, dans le Prix de S. A. S. le Prince de Monaco, une course de haies handicap de 10.000 francs.

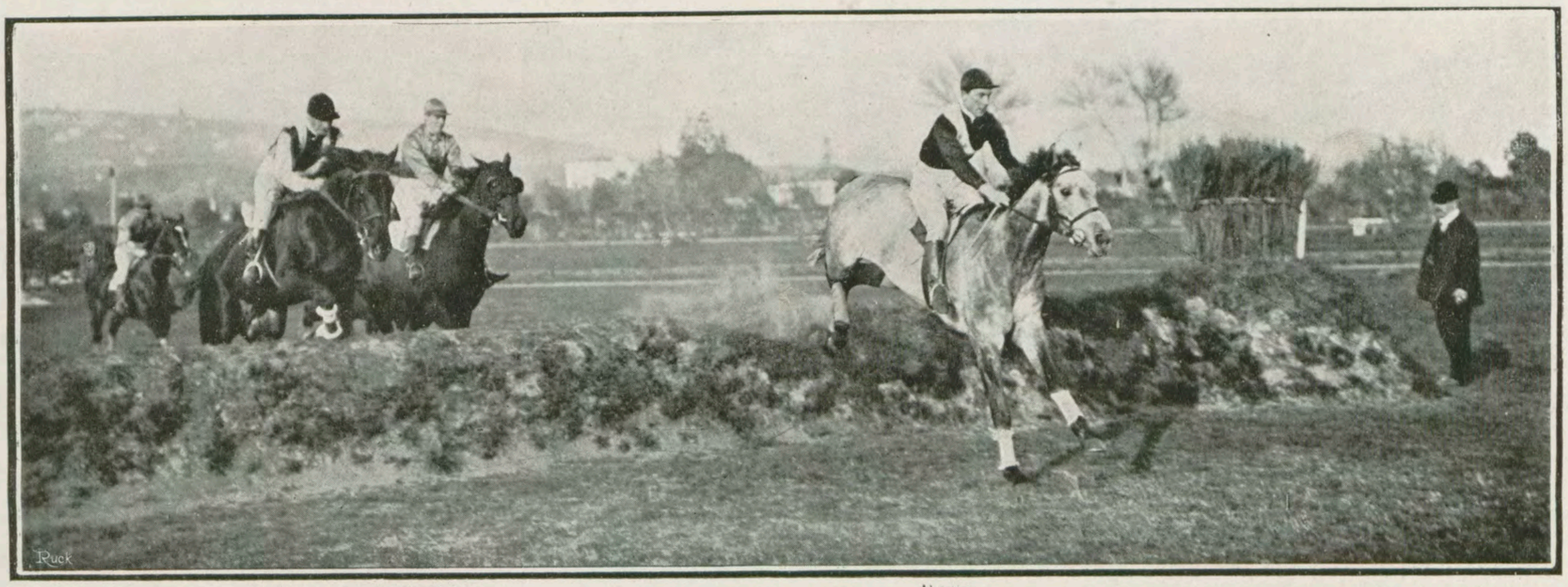
Parmi les concurrents du Prix du Grand Cercle, Journaliste a confirmé sa victoire en battant Pachico dans un match ; Saint Hilaire et Sylvaire, qui s'étaient placés second et troisième, se sont retrouvés troisième et quatrième dans l'épreuve importante de dimanche dernier; quant à Eddie, pour lequel les 4.000 mètres avaient semblé un peu longs, il s'est couvert de gloire par la suite, remportant, comme je viens de le dire, le Prix du Pont-Magnan et triomphant ensuite dans le Grand Prix du Casino Municipal, qui a clôturé dignement le meeting de Nice.

C'était, est-il besoin de l'ajouter, un steeple chase handicap de 30.000 fr. Huit concurrents se sont présentés sous les ordres du starter. L'écurie Liénart s'est adjugé les deux premières places, avec Eddie, qui a mené de bout en bout, et Pincette; derrière ses deux représentants, Saint Hilaire a très bien figuré et semble s'annoncer comme une recrue très sérieuse sur les gros obstacles. Marly, comme il fallait s'y attendre, a trouvé la tâche un peu dure pour ses débuts dans la spécialité.

RENÉ RIONDET.

Eddie dans le Prix du Pont-Magnan.

Eddie, à M. Ch. Liénart (Alec Carter), a été maître de la course d'un bout à l'autre, battant Donnarel, second, de huit longueurs.



Marly Saint-Hilaire Eddie

Le Grand Prix du Casino Municipal : le saut du mur.

Eddie n'a pas hésité à prendre la tête dès le départ; il a mené de bout en bout et a gagné devant Pincette et Saint-Hilaire.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

Henri Farman, vient de se rendre en Angleterre pour examiner la piste où doit se disputer un prix pour aéroplanes.

IRONT-ILS A SEATTLE ?

La Course New-York-Paris, qui s'annonçait sous de superbes auspices, semblait, à mesure que le jour du départ approchait, diminuer d'importance. Quand celui-ci fut arrivé, elle menaçait de se réduire aux proportions d'un simple match.

La chose n'est pas pour nous surprendre. Dans d'aussi formidables épreuves, on est toujours sûr, dès les premiers jours, de recevoir un grand nombre d'engagements, et d'autant plus grand que les engagements sont moins chers. En l'espèce, ils étaient gratuits. On trouve toujours des gens très heureux de se faire faire pendant quelques mois, dans un grand quotidien, une réclame à bon marché. Quand l'heure de partir arrive, ils se défilent.

En fait, Pékin-Paris ne réunit que quatre voitures. Elle n'en constitue pas moins une performance formidable, dont les héros resteront célèbres dans l'histoire de l'automobile. A l'heure actuelle, trois voitures françaises sont signalées comme partantes, — dont une voiturette. L'organisateur de l'épreuve, M. Bourcier de Saint-Chaffray sera sur l'une d'elles. On ne saurait trop le féliciter pour cet acte de foi en son œuvre, qui est en même temps un acte de courage que bien peu, à sa place, seraient capables d'accomplir.

Une voiture italienne, une allemande restent aussi sur les rangs. On annonce que de nombreuses voitures américaines se sont fait inscrire. Combien seront capables d'aller jusqu'à Seattle ? Tout cela est bien vague. Il est regrettable que le *Matin* n'ait pas cru devoir remettre son épreuve à l'année prochaine. Elle y eût certainement gagné en ampleur.

MARCEL VIOLLETTE.

CYCLISME

Lootens, manager de Poulain, vient de se suicider. Il était affligé d'une entérite qui le faisait horriblement souffrir, et il s'est pendu.

BON CŒUR DE CHAMPION

Décidément, c'est à croire que Poulain a juré de nous obliger à le trouver sympathique. Déjà, la semaine dernière, nous lui avons décerné quelques lauriers. Aujourd'hui nous allons encore lui adresser de sincères compliments. La solidarité et la générosité, sentiments trop naturels pour être admis, tendent de plus en plus à fuir le monde des coureurs. Nous sommes justes avant tout, et c'est pour nous un plaisir de constater que Poulain s'est conduit vraiment bien lors du suicide de son fidèle manager Lootens. Que de champions se seraient contentés de déclarer que le fait était regrettable, et ne se seraient pas occupés davantage de l'événement ! Poulain a tenu à assumer toutes les charges des obsèques. Aucune dépense n'a été faite qui n'ait été payée par lui.

Nous avons assez souvent reconnu les torts de l'ex-champion du monde, pour qu'aujourd'hui par cet acte, il soit complètement réhabilité à nos yeux.

Ceci nous remet en mémoire une anecdote assez sinistre. Il y a quelque temps, en Allemagne, un pacemaker tomba et fut grièvement blessé. Le stayer, un champion de grande envergure, échappa à la chute. Un journal organisa une souscription à laquelle presque tous les coureurs prirent part, un seul n'y figura pas, un seul ne donna pas un sou à son entraîneur, ce fut le stayer en question. Cela se passe de commentaires, comme on dit dans les grandes œuvres littéraires.

JACQUES MORTANE.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 19 au 25 janvier.

CYCLISME

Dimanche 19 janvier.

Vélodrome d'Hiver. — *50 kilomètres derrière tandems :* 1. Rutt, en 1 h. 5 s. 4/5 ; 2. Poulain, à 250 mètres.

40 kilomètres derrière motos. — 1. Theile, en 30 m. 46 s. ; 2. Mauss, à 3 tours ; 3. Simar, à 4 tours.

ATHLÉTISME

Dimanche 19 janvier.

Parc des Princes. — Le Stade Bordelais bat le Stade Français par 19 à 0.

HIPPISME

Dimanche 19 janvier.

Nice. — *Prix du Grand Cercle* (steeple, 4.000 mètres) : 1. Journaliste, à M. Fischhof (Parfrement) ; 2. Saint-Hilaire ; 3. Silvaire. (14 partants.)

Jeudi 23 janvier.

Nice. — *Prix de S. A. S. le Prince de Monaco* (haies, 3.500 m) : 1. Hidden Tears, à M. Ch. Liénart (A. Carter) ; 2. Reitre ; 3. Marco III. (6 partants).

M. Charles Humbert, député de la Meuse, président de l'U. V. F., qui vient d'être élu sénateur.

UNE EXPOSITION D'AVICULTURE

Une brillante Exposition d'Aviculture, où seront réunis les plus beaux animaux de toute l'Europe, s'ouvrira du 7 au 11 février courant, aux Serres de la Ville de Paris, place de l'Alma. Cette exposition est internationale et l'on annonce une collection de poules, de canards, de pigeons, de lapins et de tous les hôtes de la basse-cour, venant non seulement des points extrêmes de France, mais de toute l'Europe, comme on en aura rarement vu à Paris. L'organisation, sous les auspices de la Société des Aviculteurs Français, promet d'être irréprochable.

L'abonnement de la Vie au Grand Air, *qui ne coûte que 24 fr., offre de nombreux avantages.*

ATHLÉTISME

Sabouret, vainqueur du Challenge de la Vie au Grand Air, *à Chamonix (course d'une heure). Il a couvert dans les 60 minutes 22 kilom. 650.*

BORDEAUX CONTRE PARIS

Il est des revers qui ont leurs médailles assez rapidement. D'autres qui mettent beaucoup de temps à les avoir. D'autres enfin qui ne les ont jamais. Dans quelle catégorie, la dernière ou l'avant-dernière, faut-il classer les revers remportés avec une si belle régularité par le Stade Français dans ses rencontres avec le Stade Bordelais ? Un peu d'espoir est-il encore permis ? Le Stade Parisien peut évidemment invoquer quelques excuses. L'absence de Communeau, malade ; celle de Combes, de Sagot, de Dedet ont jeté le désarroi dans ses rangs. Mais si ces excuses très réelles suffisent à transformer l'écrasement en défaite, elles ne peuvent en aucune façon atténuer la défaite qui a été aussi nette, aussi définitive que possible. Une équipe seconde jouant contre une équipe première, telle a été l'impression générale ressentie.

Les Bordelais ont été excellents. Très vites, attaquant sans cesse, ils n'ont jamais été menacés et nous n'avons pu juger de leurs qualités défensives.

Autour des balustrades l'enthousiasme de leurs concitoyens était grand. Il n'en était pas moins mérité pour cela. Est-ce cet enthousiasme qui a refroidi les Parisiens, qui l'étaient déjà par la température ? On ne saurait dire. Ou tout simplement les Parisiens n'ont-ils pas voulu faire de peine à tant de braves gens qui paraissent si convaincus ? Peut-être. En ce dernier cas on ne saurait blâmer les Parisiens que de leur trop exquise politesse.

P. FILHOL.

HIPPISME

Persimmon, le célèbre cheval gagnant du Derby d'Epsom, qui est au haras, vient d'être victime d'un accident au bassin.

UN PEU DE BIBLIOGRAPHIE

On ne pourra pas me reprocher de m'occuper ici trop souvent de bibliographie : j'avoue du reste, qu'il n'y a là aucun parti-pris de ma part. Pour parler bibliographie, il faut avoir, tout d'abord, des ouvrages à lire, à étudier, à critiquer : or, il ne s'en trouve pas beaucoup dans ma partie. Les guerres fameuses, les hauts faits d'armes ont eu leurs aèdes convaincus ; les plaisirs champêtres ont été maintes fois célébrés ; jusqu'aux petits oiseaux qui ont inspiré si souvent la verve des poètes. Mais les malheureux pur sang sont plus à plaindre : les livres qui leur sont consacrés sont rares.

Aussi devons-nous saluer, avec gratitude l'apparition en librairie du *Traité pratique d'élevage et d'entraînement du cheval de course*, que viennent de faire éditer MM. Paul Fournier et V. Duret. Les noms même des auteurs suffisent à recommander l'œuvre à l'attention des amateurs. M. Duret est le directeur du haras de Jardy ; c'est lui qui a guidé les premiers pas des cracks fameux qui représentèrent avec succès la casaque orange. Quant à M. Paul Fournier, tout le monde connaît les intéressantes études qu'il a déjà publiées sur la spécialité. Ils ont traité avec une rare compétence, cet ouvrage, qui se compose de deux parties : l'une se rapporte à l'élevage ; l'autre, à l'entraînement du cheval de course. De cette collaboration est sortie une œuvre complète, appuyée sur les données précises de l'expérience personnelle. Ce n'est pas un traité didactique ; c'est un livre qui sait intéresser tout en enseignant beaucoup.

BOÏARD.

LE DÉPART DU CHALLENGE DE LA* VIE AU GRAND AIR *A CHAMONIX.

Le challenge de la Vie au Grand Air, *course d'une heure organisée à Chamonix, est revenu à Sabouret, qui a couvert 22 kilom. 650 dans l'heure. De gauche à droite : MM. Bouillet (6e), Pélégaud (5e), Grillet, Maucourt (3e), Ruinat de Gournier (4e), Van der Hœven (2e), Sabouret.*

VINGT ANS DE LUTTE[1]

Par Paul PONS

Après ses débuts à Bordeaux, Paul Pons est allé lutter dans une nouvelle arène de foire à Marseille. Là, il a fait connaissance d'une accorte brune pour laquelle il ressent un sentiment qui ressemble bien à de l'amour, mais il perd bientôt ses premières illusions : Cette femme lui vole ses économies qui se montent à 30 francs. Pons fera mieux de s'occuper seulement de lutte.

Je ne savais que penser. Me fallait-il abandonner ces lieux pour me lancer à sa recherche ? Fallait-il l'attendre ? Elle allait certainement revenir, ce n'était point douteux. Mais était-elle partie ? Je ne l'avais même pas entendue s'éloigner.

Je résolus de rester sur place pour voir ce qu'il allait advenir de cette étrange aventure, et m'en fus m'asseoir sur le parapet où tout à l'heure elle s'était accoudée.

Je restai là combien de temps ? Je l'ignore encore. Cette nuit d'été, délicieusement calme dans sa tiédeur engourdissante et qui voyait ma première désillusion, le premier désenchantement d'une équipée amoureuse, où, novice apprenti des aventures galantes, je m'étais laissé entraîner, cette nuit influait étrangement sur mes nerfs exacerbés.

Aussi bien, mes pensées s'en allaient dans le vague, au hasard, à la dérive ; je ne me sentais ni l'envie, ni le courage de les enchaîner pour raisonner sainement sur la situation dans laquelle je me trouvais. Je me laissais endormir par le clapotis de l'eau que les ondulations de la mer venaient briser mollement contre le cailloutis de la grève.

. . . . . .

Je m'étais redressé d'un seul bond en poussant une exclamation de colère où il y avait la rage d'avoir été dupé et le regret de l'impossibilité probable de me venger.

En revêtant ma veste et les premiers instants de prostration passé, j'avais repris mes gestes familiers. Je ne tardai pas à palper, comme j'avais coutume de le faire, le bas de mon vêtement où je dissimulais mon argent. J'eus la stupéfaction de ne point sentir les pièces que j'y avais mises à l'endroit où elles auraient dû se trouver. Par une incision grossièrement pratiquée, d'un coup de canif hâtif, on les en avait fait sortir.

Trente francs ! tout ce que je possédais d'économies avaient disparu ! La gueuse à qui j'avais confié mon secret, le jour où elle me questionnait à la fête du Cours Belzunce, m'avait attiré dans le guet-apens où j'étais tombé sans que rien n'eût éveillé ma méfiance !

— Tu es fait, me dit philosophiquement Robinet à qui je confiais le lendemain matin mon aventure de la veille et ma détresse du moment. Et il ajouta : « Ah les femmes, quelle sale race ! Toutes les mêmes, menteuses, chapardeuses, fausses comme un jeton, tu parles si je les connais ! C'est bon à mener à coups de bottes. »

Il me retint à dîner pour le soir et crut devoir poursuivre ses observations du matin en épiloguant à perte de vue sur les femmes et la manière de s'en servir.

— Tu parles si ça se dresse ça, ... ! A la trique, et comment ! »

Il était persuadé qu'à Paris, il ferait fortune... et moi aussi.

Pauvre Robinet, — aujourd'hui disparu — affectueux et si sincère ami de mes jours de détresse, j'eus plus tard l'occasion de voir comment il mettait en pratique ses théories sur le dressage féminin ! Le pauvre ! Elles le menaient par le bout du nez, car il était la bonté et l'indulgence même. Ses révoltes ? un feu de paille !

VI

— Tu connais bien Paris, demandai-je à Robinet, quand nous fûmes montés dans le train qui dix-sept heures après, ce n'était point un rapide, devait nous déposer sur l'asphalte de la capitale.

— Oui, c'est-à-dire que j'y suis venu deux fois ; la première en 85 (si mes souvenirs sont exacts), la seconde pendant l'Exposition.

— C'est grand ?

— Si c'est grand !! Je n'y suis resté que trop peu de temps pour voir ça tout entier, mais il y en a un vrai morceau ! »

Nous roulions vers Paris. Robinet, qui m'avait pris en amitié, avait terminé une petite affaire de cession de bail qui, en le débarrassant de son café athlétique, lui avait valu un modeste magot, et immédiatement il s'était décidé à quitter Marseille pour venir à nouveau dans la Capitale, qui lui semblait l'Eden rêvé à tous les points de vue.

Il y a à faire là-bas, répétait-il à chaque instant avec la conviction d'un monsieur qui a une ligne de conduite bien tracée et qui sait où il va. Au fond, le pauvre, il n'en savait rien du tout, ses deux séjours très courts à Paris, avaient laissé une trace bien imprécise dans son imagination.

Qu'importe ! Il éprouvait le besoin de monter vers le Nord.

Il était persuadé qu'à Paris il ferait fortune... et moi aussi.

— Je t'emmène, me dit-il, le soir où sa résolution fut définitivement prise, à deux, on se débrouillera mieux. »

Je n'avais point un sou vaillant, qu'est-ce que je risquais ? Et puis, une affection grandissante me liait à Robinet. Sous ses manières rudes et frustes se cachait un cœur d'or; j'avais en lui une confiance illimitée. L'un entraînant l'autre, nous partîmes donc, à l'aventure ? Oui à l'aventure. Il avait quelque argent, moi beaucoup d'illusions ; à nous deux nous étions riches !

Nous étions riches ! C'est peut-être beaucoup dire. Comme nous ne savions point, en somme, le sort qui nous attendait, Robinet, comptable-caissier d'une association où il fournissait tous les subsides et à laquelle je n'apportais que ma bonne volonté, Robinet, ménageait nos ressources avec une attention de tous les instants.

Ah ! il possédait — développé au plus haut point — le sens de l'économie !

Il avait une façon de connaître Paris qui lui était bien personnelle. J'avais un piètre guide avec moi, j'en eus vite acquis la certitude.

Nous avions à peine mis le pied sur le

(1) Voir les numéros 476 et suivants.

pavé de la Capitale, que le malheureux, dérouté, perdu, cherchait désespérément mais en vain, à s'orienter. Il avait conservé précieusement, en homme méthodique et précautionneux, l'adresse d'un petit hôtel

Je m'étais redressé d'un seul bond en poussant une exclamation de colère.

de la rue Saint-Denis, où déjà il avait passé quelques nuits.

Comme il était incapable de se diriger seul, il résolut de prendre un fiacre pour se faire conduire chez le logeur en question. C'était le parti le plus sage à prendre si nous ne voulions pas errer jusqu'à la nuit sans chance aucune de pouvoir trouver notre chemin.

— Tu verras, me disait-il, dans le fiacre étroit où nous étions serrés, c'est petit mais c'est très bien. Je me rappelle, j'étais là, autrefois.

Bien que j'eusse déjà pris contact avec des cités populeuses, Bordeaux, Marseille, Paris, dont j'apercevais derrière les vitres de notre voiture qui se glissait, cahotante et trébuchante, dans l'enchevêtrement de véhicules de toutes sortes, Paris m'effrayait. Jamais un être simple et inexpérimenté comme je l'étais ne pouvait, à mon sens, tirer son épingle du jeu dans un pareil enfer ! Je m'étais abandonné jusqu'ici au caprice des événements ; ma vie je ne l'avais point dirigée, je m'étais laissé conduire par elle ; sa dernière fantaisie consistait à me jeter au milieu de cette tourmente sans fin qu'est la lutte pour la vie, dans le prestigieux décor de la ville la plus attirante qui soit au monde.

Le fiacre s'arrêta.

— Nous y sommes, fit Robinet, qui comme moi, n'avait pas desserré les dents pendant toute la durée du trajet.

Nous y étions en effet ! Heureusement, le sort voulut que nous n'y restions pas longtemps. Une unique chambre — la seule dans cet hôtel borgne, sombre, crasseux et suspect du rez-de-chaussée jusqu'à la dernière mansarde, — nous fut donnée contre un prix de location dont je veux taire ici la modicité. C'était un réduit grand comme un mouchoir de poche ; une clarté louche et sale l'éclairait comme à regret. L'humidité avait maculé de taches le pauvre papier à fleurettes qui en tapissait les murs ; l'air y entrait avec avarice par une fenêtre mal close s'ouvrant sur une courette obscure et empuantie. J'eus un serrement de cœur en pénétrant dans cet immonde taudis où croupissaient des relents de vice à bon marché et de misères insondables ! Sur une table en bois blanc, une cuvette ébréchée et un pot à eau sans anse ; à terre, jeté sur le carrelage un lambeau d'étoffe comme descente de lit. Les gonds de la serrure qui ne fonctionnait pas, qui sait depuis quand ? — criaient sous l'effort stérile de la clé impuissante à les faire fonctionner. C'était atroce de pauvreté crapuleuse !

— Ce ne doit pas être ici que j'étais venu, me fit observer Robinet. Puis comme il était philosophe, il ajouta : elle n'est pas très belle la piaule, mais tant pis, après tout, quand on en aura assez, on caltera.

Nous caltâmes, d'ailleurs, quelques jours après, pour aller nicher sur la Butte ; mais si nous avions changé de gîte, nous avions décidé en même temps de rester fidèles au petit restaurant du quartier auquel nous avions donné notre clientèle. Hélas ! là encore, un déboire inattendu nous guettait. Je ne sais si c'était le changement d'air, le voyage, une heureuse disposition physique ou tout autre cause, mais depuis que nous étions arrivés à Paris, Robinet et moi avions une de ces fringales que rien n'arrivait à calmer.

Malheureusement, si notre appétit ne connaissait point de limite, nous étions obligés de plier ses exigences à celles de l'équilibre de notre budget.

Nous en étions, quarante-huit heures après notre arrivée à deviser sur la cherté de la vie, en déambulant par les rues, lorsque Robinet s'arrêta soudain à quelques pas d'une boutique d'apparence assez minable.

— Çà c'est épatant hein ! fit-il en s'approchant un peu plus. Tu vois. Je vis, en effet, collée sur la porte vitrée de la boutique une affiche dont le texte sobre mais alléchant ô combien ! semblait avoir été rédigé par une main amie qui aurait prévu notre détresse

TOUR DE FORCE CULINAIRE !!!

Excellents déjeuners à 0 fr. 90.
Dîners de choix à 0 fr. 95.
Pain à discrétion !!!!!

— Ça, conclut Robinet, c'est épatant. Une croûte sérieuse pour dix-huit sous ! C'est comme si on ferait la tambouille chez soi. Et le pain ? C'est le pain qui est épatant ! Au moins, on peut se les caller. On y va, tu parles.

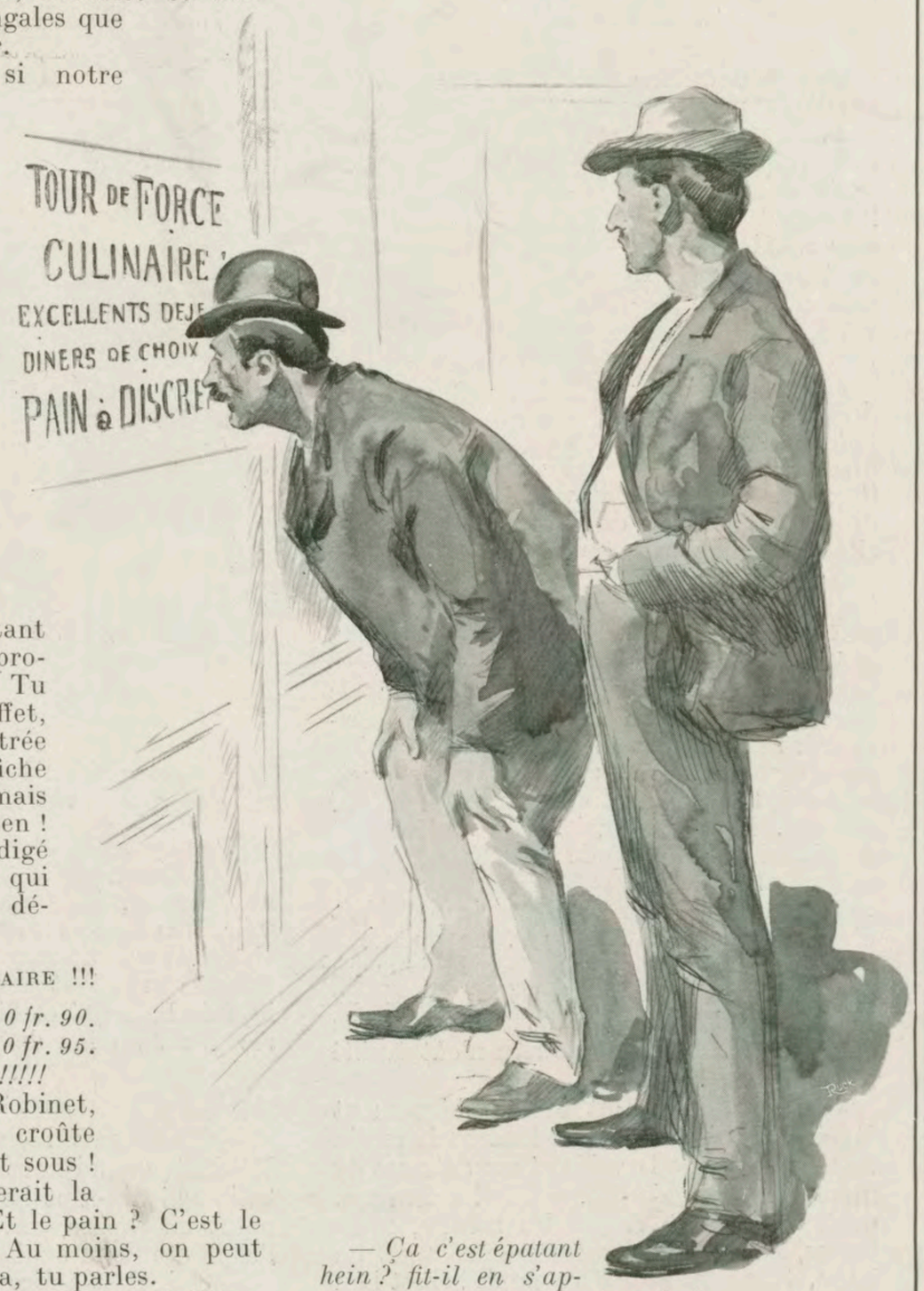
C'était, au beau milieu de la rue de Cléry, une de ces boutiques d'alimentation comme on en rencontre dans les quartiers laborieux de Paris et où les petites mains d'alentour viennent à l'heure de midi prendre leur déjeuner. Des victuailles excitaient, à l'étalage, la convoitise du passant. Une crème au chocolat gélatineuse et figée s'étalait dans une énorme soupière de porcelaine blanche ; il y en avait tant, tant, que tout le quartier aurait pu s'alimenter de cette mixture pendant plusieurs repas ; des petits fours tristes, méthodiquement rangés dans le fond d'un compotier, voisinaient avec quelques pots de confiture — des pots de figuration sans doute — qui devaient être là d'un bout de l'année à l'autre tant ils semblaient vieillots, moisis et miséreux ; un saladier de marmelade de pommes, quelques mendiants rachitiques dans une boîte de carton, complétaient cette présentation des menus sacrés de la maison, au milieu desquels un chat, de pelage roux, dormait des heures entières le ventre au soleil.

Nous pénétrâmes chez ce traiteur qui, par la modicité de ses prix était la providence même. Ce n'était point trop mal. Des relents de cuisine douteux se mélangeaient un peu fâcheusement à l'air ambiant.

PAUL PONS.

(A suivre.)

Illustrations de DE PARYS.



— Ça c'est épatant hein ? fit-il en s'approchant un peu plus, tu vois ?

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. Paris. — H.-L. MOTTI. *Le Gérant* : CAMILLE LECESTRE.